

EZIO FILIPPI, *Tre viaggi sul Nilo verso la metà dell'Ottocento*, in «Atti della Accademia Roveretana degli Agiati. A, Classe di scienze umane, lettere ed arti» (ISSN: 1122-6064), s. 9 v. 6 (2016), pp. 167-194.

Url: <https://heyjoe.fbk.eu/index.php/ataga>

Questo articolo è stato digitalizzato dal progetto ASTRA - *Archivio della storiografia trentina*, grazie al finanziamento della Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA è un progetto della Biblioteca Fondazione Bruno Kessler, in collaborazione con Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Istituto Storico Italo-Germanico, Museo Storico Italiano della Guerra (Rovereto), e Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA rende disponibili le versioni elettroniche delle maggiori riviste storiche del Trentino, all'interno del portale [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access*.

This article has been digitised within the project ASTRA - *Archivio della storiografia trentina* through the generous support of Fondazione Caritro (Bando Archivi 2021). ASTRA is a Bruno Kessler Foundation Library project, run jointly with Accademia Roveretana degli Agiati, Fondazione Museo storico del Trentino, FBK-Italian-German Historical Institute, the Italian War History Museum (Rovereto), and Società di Studi Trentini di Scienze Storiche. ASTRA aims to make the most important journals of (and on) the Trentino area available in a free-to-access online space on the [HeyJoe](#) - *History, Religion and Philosophy Journals Online Access* platform.

Nota copyright

Tutto il materiale contenuto nel sito [HeyJoe](#), compreso il presente PDF, è rilasciato sotto licenza [Creative Commons](#) Attribuzione–Non commerciale–Non opere derivate 4.0 Internazionale. Pertanto è possibile liberamente scaricare, stampare, fotocopiare e distribuire questo articolo e gli altri presenti nel sito, purché si attribuisca in maniera corretta la paternità dell’opera, non la si utilizzi per fini commerciali e non la si trasformi o modifichi.

Copyright notice

All materials on the [HeyJoe](#) website, including the present PDF file, are made available under a [Creative Commons](#) Attribution–NonCommercial–NoDerivatives 4.0 International License. You are free to download, print, copy, and share this file and any other on this website, as long as you give appropriate credit. You may not use this material for commercial purposes. If you remix, transform, or build upon the material, you may not distribute the modified material.



EZIO FILIPPI

TRE VIAGGI SUL NILO VERSO LA METÀ DELL'OTTOCENTO

ABSTRACT - Among the many trips on the Nile to Khartoum and beyond took place in the nineteenth century, the author chooses three different vessels used for (simple cargo boats or boats equipped with rooms and facilities to accommodate wealthy travelers), follows the short stories of their navigation, obstacles encountered, the experience gained.

KEY WORDS - Nile, Cataracts, Obstacles, *Dahabiah*, Travelers.

RIASSUNTO - Fra i molti viaggi sul Nilo fino a Khartoum ed oltre svolti nell'Ottocento, l'autore ne sceglie tre differenti per i natanti utilizzati (semplici barche da carico o battelli forniti di camere e sale per ospitare viaggiatori benestanti), segue le brevi storie della loro navigazione, gli ostacoli incontrati, le esperienze maturate.

PAROLE CHIAVE - Nilo, Cateratte, Ostacoli, *Dahabiah*, Viaggiatori.

INTRODUZIONE

Un'abbondante letteratura racconta i viaggi fatti sul Nilo dal Cairo ad Assuan a Khartoum ed oltre nel primo Ottocento. La riscoperta dell'Egitto, dopo la breve occupazione napoleonica, aveva ridestato l'interesse dei dotti verso quella parte del continente africano, che aveva avuto un lungo periodo di splendore. La lettura dei geroglifici da parte di Champollion aveva accresciuto l'interesse verso quel mondo e le sue numerose ed importanti vestigia, sparse in molti luoghi lungo il corso del Nilo.

Nel contempo l'interesse verso le terre bagnate dal Nilo Bianco e da quello Azzurro fu destato dalle spedizioni organizzate da Mehemet Ali (altri scrive Mohammed Ali), vicerè dell'Egitto, aventi lo scopo di rinvenire i giacimenti di piombo, le sabbie aurifere ed altro, conducendo

scienziati europei tra i quali G. B. Brocchi ⁽¹⁾, ma aventi anche quello di conquistare il Sudan, che non faceva parte dell'impero turco. Il vicerè in persona guidò una spedizione nel Fazogl (Il Cairo, 15 ottobre 1838 - Khartoum, 15 marzo 1839), anche per rinvenire le sabbie aurifere di cui si favoleggiava. A questo fine aggregò alla spedizione due scienziati: l'austriaco Joseph Russigger e l'italo-piemontese Boreani ⁽²⁾. Le sabbie aurifere non furono ritrovate.

Rientrato a Khartoum, il vicerè promosse tre spedizioni lungo il Nilo Bianco. La prima (novembre 1839 - marzo 1840), comandata dal capitano di fregata Selim, risalì il fiume fino al 7° lat. Nord; la seconda, comandata dallo stesso Selim, si spinse fino al 4° 43' lat. Nord, raggiungendo l'isola Junker, poco lontano dalla località Gondòkoro, che fu fatta conoscere dalle successive spedizioni di don Ignazio Knoblecher, provicario del Vicariato Apostolico dell'Africa Centrale ⁽³⁾, e dal veronese don Angelo Vinco ⁽⁴⁾. Una cateratta impedì alla flotta del vicerè di avanzare nel Nilo Bianco.

La terza spedizione (settembre 1841 - marzo 1842), ordinata dallo stesso, ripeté il percorso della seconda spedizione e non cercò di superare la cateratta ⁽⁵⁾. Egli aggiungeva che la «lunga serie di salti, di cateratte, di rapide che per circa 200 km interrompono anche oggi la navigazione fra Rejaf e Dufile» aveva impedito a tutti i navigatori di risalire il Nilo Bianco.

Dobbiamo poi ricordare che i viaggi sul Nilo si svilupparono verso la metà dell'Ottocento per l'incremento di due attività: il commercio dell'avorio e quello delle persone ridotte in schiavitù.

Navigare sul Nilo su una barca o su un battello (*dahabiah* nella parlata locale, quale che fosse la stazza del natante) a vela latina e a remi secondo il bisogno, stava diventando anche una moda. Le immagini del Nilo e dei natanti che avanzano a vele spiegate erano positive e invoglianti. Il Nilo era figurato come un fiume calmo, ricco di acque; il vento soffiava sempre nella direzione favorevole; la vita sui battelli era presentata come sicura e quieta. Tali immagini furono trasmesse nello spazio e nel tempo, invogliando i

⁽¹⁾ Su questo scienziato viaggiatore si veda BERTI 1988, e specialmente il par. *L'ultimo viaggio: l'avventura egiziana*, pp. 137-148. Brocchi navigò sul Nilo negli anni 1822 e 1825 e morì a Khartoum nel 1826. BROCCHI G.B. 1841-1843, vol. V, pp. 7-49.

⁽²⁾ ALMAGIÀ 1957, pp. 977-979.

⁽³⁾ Sul dott. Don Knoblecher, sloveno ma di famiglia originaria dell'Austria, la bibliografia è abbondante. Ai nostri fini basta ricordare SCHMID 1987, pp. 109-209; e TADINA 1991. Si noti come Ivanka Tadina, slovena, adoperi il cognome sloveno "Knoblehar" e non quello tedesco "Knoblecher" che si trova in tutti i documenti firmati dal provicario.

⁽⁴⁾ Anche su Angelo Vinco (Cerro Veronese 1819 - Libo 1853) la bibliografia non manca. Si vedano BRUN ROLLET 1855; CRESTANI 1941; FILIPPI 2009, pp. 25-59.

⁽⁵⁾ ALMAGIÀ 1957, pp. 978-979.

benestanti a fare quel viaggio fuori dell'ordinario, specialmente dal Cairo ad Assuan, nell'Egitto che fu dei faraoni.

L'immagine del "placido" Nilo, del vento favorevole ecc. era ed è vera solo in parte. Il corso del fiume non è così lineare da sud a nord come appare nelle carte geografiche a piccola scala. Esso ha curve e ineguaglianze nelle quali i natanti in risalita non solo non possono sfruttare il vento di tramontana, anzi ne sono ostacolati. Più avanti vedremo quale esperienza toccò ai preti mazziani durante il viaggio di andata della seconda spedizione nel Sudan (1857), dovuta ad una "irregolarità" del corso del Nilo. Nei periodi di magra del Nilo i banchi di sabbia e di melma del fondo del fiume potevano ostacolare i natanti che vi finivano sopra, quale fosse la loro stazza. In tali casi l'equipaggio della barca o del battello doveva faticare molto per liberarlo dall'ostacolo naturale. Non a caso i natanti del Nilo avevano lo scafo piatto che penetra meno nei dossi di sabbia o di melma e viaggia anche con poca acqua.

Agli ostacoli "piccoli" alla navigazione sul Nilo vanno uniti quelli "grandi" consistenti nelle cateratte. Dal Cairo ad Assuan vi sono ostacoli "piccoli" benché non siano trascurabili. Ad Assuan si trova la prima cateratta, fenomeno naturale di antica origine che ha sempre attirato l'interesse degli studiosi e dei viaggiatori, come fatto in sé, e come ostacolo alla navigazione specialmente nei periodi di magra, per i materiali rocciosi duri che la compongono, per le dimensioni e per il dislivello delle acque tra la parte iniziale e quella finale.

Le cateratte sul Nilo e sui suoi affluenti principali sono numerose e differenti l'una dall'altra. Il loro numero differisce dall'uno all'altro autore: c'è chi aggrega sotto un solo nome più fenomeni del genere sparsi anche su grandi distanze, e c'è chi fa divisioni e numerazioni meno generiche. Tra i moltissimi che hanno scritto sulle cateratte ne cito tre soli, due dell'Ottocento ed uno del Novecento.

Francesco Marmocchi riteneva che le cateratte sul Nilo tra Assuan e Khartoum fossero dieci: 1. Ad Assuan, l'antica Siene; 2. A Wadi Halfa; 3. A Wadi Attyre; 4. A Wadi Seras; 5. A Wadi Ambigo; 6. A Wadi Lamulè; 7. A Wadi Del; 8. Oltre Dòngola e l'isola di Moscio; 9. Oltre Berber; 10. Fra Scendi e Damer. Egli avverte che il conteggio è incompleto in quanto «alla frontiera settentrionale di Dongola comincia una vera contrada di cataratte: le prime rapide sono presso il villaggio di Kukè, e da questo sito succedonsi, quasi senza interruzione, altre sei cataratte, benissimo descritte dal Burkhardt, poste l'una dopo l'altra» ⁽⁶⁾. È evidente che, mancando

(6) MARMOCCHI F. C. 1840, vol. III, pp. 213 - 232.

norme precise per classificare il fenomeno, si possono definire “cateratte” anche piccoli fenomeni in breve spazio, oppure unificare fenomeni che appaiono distinti in un lungo spazio.

Da parte sua don Ignazio Knoblecher riteneva che le cateratte tra Assuan e Khartoum fossero undici: 1. Scellal (Assuan); 2. Uadi Halfa; 3. Tigudra; 4. Mogufels; 5. Ambukol; 6. Akasce; 7. Dal; 8. Kazzbar; 9. Dongola; 10. Abu – Hamed; 11. Scendi (7).

Morandini scrive che tra Assuan e Khartoum, su una distanza di 1873 km, ci sono sei cateratte. 1. Ad Assuan, della quale tratteremo più avanti (8); 2. Tra Amara e Wadi Halfa a 345 km da Assuan. Questa cateratta, lunga 101 km e con dislivello totale di circa 60 metri, pendenza media di circa 1:3100, è formata da una serie di piccole rapide. Morandini aggiunge che tra la seconda e la terza cateratta, nella regione di Koymatto, «vi sono altre piccole cateratte». 3. Tra Hannek e Kaibar, è lunga 61 km, ha la pendenza media di 1:4325 e un dislivello totale di 14 metri.

La quarta cateratta comincia all’isola di Shitri a circa 2349 km dal mare e termina 19 km a monte dell’idrometro di Meroe con una lunghezza di 120 km, una pendenza media di 1:3200 ed un dislivello di 27 metri. 5. Si trova a valle della confluenza dell’Atbara nel Nilo, tra un punto situato a 2665 km dal mare ed un punto a valle dell’isola Mograt. Questa cateratta è lunga 187 km con una pendenza media di 1:4400, «ma negli ultimi 29 km la pendenza è più forte che nei primi 158».

La sesta ed ultima cateratta, secondo Morandini, detta di Shabluka, dista 2997 km dal mare e 80 da Khartoum, ed è lunga 18 km. «Non se ne conosce il dislivello esatto, ma appare dover essere la pendenza media intorno ad 1:50.000» (9).

A ben guardare non vi sono differenze sostanziali sulla conoscenza delle cateratte da parte degli autori; la differenza consiste nell’attribuire la singolarità del fenomeno, o la sua appartenenza ad un complesso di fenomeni, che formerebbero un corpo solo. Quando leggiamo che la cateratta tra Amara e Uadi Halfa è lunga 101 km ed è formata da una serie di piccole rapide, e che quella di Shitri è lunga ben 120 km, dobbiamo pensare che esse comprendono più corpi, che Marmocchi e Knoblecher hanno classificato come corpi a sé, mentre Morandini ed altri li hanno raggruppati assieme. Gli uni e gli altri ne danno più una elencazione che una descrizione, perciò prendiamo atto del differente modo di classificare i fenomeni e soffermiamoci, per quanto possibile, sulla cateratta di Assuan, che è quella che si

(7) KNOBLECHER 1852, p. 31.

(8) Lo studioso non fornisce dati su di essa, che per noi è la cateratta più importante.

(9) MORANDINI 1945, p. 92.

conosce un po' più delle altre ed interessa il tema "navigazione sul Nilo", che è il nostro tema.

Nel maggio 1884 un missionario di buona cultura, padre Domenico Vicentini, ne ha fornito una descrizione ⁽¹⁰⁾ ed ha procurato una mappa molto utile che riproduco. «Questa cateratta, scrive Vicentini, come in generale tutte le altre, è un labirinto di isole, isolotti, scogli manifesti o nascosti sotto l'acqua, che impediscono il fiume nel suo libero corso e lo costringono a dividersi e a suddividersi, a raccogliersi, elevarsi e precipitarsi, a vagare per mille giri e rigiri, ch'è veramente uno spettacolo a vedersi. La cascata, o più propriamente i luoghi dove l'acqua discende rapidamente e furiosamente, sono parecchi». Vicentini si sofferma sui "luoghi" principali, che definisce "cascata" o "cateratta", luoghi che sono evidenziati in modo non sempre chiaro nella mappa, data la loro piccola consistenza. La cateratta di Assuan, secondo il Nostro, è lunga da otto a dieci km (Fig. 1).

Il primo luogo, o canale, è detto *Bab-Selim* e si trova a sud est dell'isola El Hesse; quando il Nilo è in magra, il canale non è navigabile perché il suo letto è disseminato da punte di rocce affioranti, mentre nei mesi di morbida è navigabile da ogni genere di natanti di quei tempi «anzi si può dire l'unico canale navigato in quella stagione» ⁽¹¹⁾.

Il secondo luogo, o canale, è detto *Bab - Dokhanieh*, si trova tra le isole El Hesse e Shais - Narti, ha direzione Est-Ovest e non è navigabile quando il Nilo è in magra. Il terzo canale è detto *Bab-el-Kebir*, "la grande porta" ed è il principale fra tutti benché sia largo una quindicina di metri e lungo circa 120; ha una buona pendenza e l'acqua scorre veloce spumeggiando e cozzando contro le pareti che lo delimitano. Esso è molto utilizzato per la discesa dei battelli, non per la risalita. Più avanti troveremo descritta la discesa di un battello, il *File*.

Il quarto canale, secondo Vicentini, è detto *Gross-Holh*, è vicino alla riva destra della cateratta, presso il villaggio di Koròr. Questo canale è più piccolo e meno rapido di *Bab-el-Kebir*, ma è più tortuoso quindi è meno navigato. Altri canali meno importanti sono denominati *Bab-Svih* e *Bab-Salameh* "porta della pace" ⁽¹²⁾.

⁽¹⁰⁾ Su questo personaggio interessante ha scritto qualcosa padre Vantini: "Domenico Vicentini, veronese, membro della Congregazione delle Sacre Stimate, andò nel 1882 al Cairo in aiuto a monsignor Sogaro (della medesima congregazione). Rimase in Egitto fino al 1889 e poi passò all'Istituto San Carlo di Piacenza (scalabriniani); fu negli Stati Uniti, in Brasile e poi superiore generale dell'Istituto. Morì ottantenne nel 1927". VANTINI 2005, p. 20.

⁽¹¹⁾ VICENTINI 1884, p. 134.

⁽¹²⁾ *Ibidem*, p. 135.

A questo punto Vicentini fa delle considerazioni che ripetono quelle di viaggiatori che incontreremo più avanti. Il passaggio della cateratta coi battelli, specialmente nella stagione invernale, nella quale il Nilo è in magra, si fa sotto il comando dello "sceicco della cateratta" e di circa 200 barabra, detti anche shellali o scellalesi, cioè abitanti del luogo. Lo sceicco prende il comando del battello che deve salire o scendere, gli altri si dispongono secondo i suoi comandi: tirano il natante con le funi, remano, manovrano il timone secondo gli ordini... a meno che non abbiano cattiva volontà, come vedremo.

Infatti il comportamento dei barabra, e talvolta dello sceicco, non è sempre corretto, Vicentini scrive: «Per montare da Assuan a File ⁽¹³⁾ vi impiegano non meno di due giorni. Non devesi pensare, però, che i due giorni sieno assolutamente necessari, ma li fanno necessari i barabra per giustificare il prezzo del contratto». E aggiunge che «una buona barca (feluca, nel testo) con buon vento sale da Assuan a File in tre ore e discende, sempre con vento favorevole, in un'ora» ⁽¹⁴⁾. Un battello impiegava più tempo, date le dimensioni e il peso, ma non quanto ne fu impiegato dai nostri viaggiatori, come vedremo.

È doveroso chiedersi il perché. I barabra, precisa Vicentini – e i viaggiatori confermano – impiegando più tempo lamentano il basso prezzo del contratto e sollecitano un aumento dello stesso, dimostrando che il loro lavoro e il loro impegno sono assolutamente necessari.

La Compagnia Cook, inglese, che organizzava anche viaggi sul Nilo, aveva stabilito un contratto con lo sceicco della cateratta per ogni passaggio di natanti in risalita: 17 sterline. Lo sceicco tratteneva per sé una ghinea e divideva il resto fra i barabra-tiratori. Il Governo era contento perché gli abitanti della cateratta avevano una buona entrata, servivano i turisti e ne attiravano di nuovi lungo il Nilo fino ad *Uadi-Halfa*. Ma i barabra, come vedremo più avanti, non avevano lo spirito degli imprenditori.

Vicentini aggiunge un'altra notizia interessante. L'agente generale al Cairo della Compagnia Cook aveva fatto preparare un progetto, accettato dal Governo, per distruggere con la dinamite alquanti scogli nei punti più pericolosi della cateratta ed evitare il lavoro e le bizzze dei barabra. Le spese della distruzione degli scogli sarebbero state a carico della Compagnia, ma amministrare dal Governo. Questo accettò, ma fece nulla per cambiare le cose.

⁽¹³⁾ Isola piccola ma meravigliosa della cateratta. Se ne veda la posizione nella carta topografica.

⁽¹⁴⁾ VICENTINI 1884, pp. 139-140.

IL VIAGGIO DI TRASFERIMENTO DELLA "STELLA MATTUTINA" DAL CAIRO A KHARTOUM

Don Ignazio Knoblecher fu uno dei protagonisti, il principale, del primo tentativo di portare nell'Africa Centrale "religione e civiltà", come allora si diceva, e di liberare dalla schiavitù ragazzi e ragazzine neri per evangelizzarli. Giova ripetere che la sua figura e la sua opera sono note soprattutto per merito di Eric Schmid (1987) e di Ivanka Tadina (1991) per ridurre l'elenco al minimo, ma egli è stato oggetto di attenzione da parte di tanti studiosi non solo sloveni, per conoscere e valutare quanto è stato fatto in quegli anni per evangelizzare l'Africa Centrale. Knoblecher, oltre la laurea in teologia, aveva una buona preparazione nelle lingue e nelle scienze, e si era dotato degli strumenti per calcolare la latitudine, la longitudine e l'altitudine dei luoghi, come risulta dai suoi numerosi scritti.

Nel 1850 Knoblecher, rientrato in Europa per procurarsi i mezzi coi quali continuare la missione nel Sudan ⁽¹⁵⁾, fondò a Vienna la Società di Maria-Marienverein, che ebbe come presidente il vescovo sloveno mons. Andreas Meschutar, ministro del governo austriaco, l'appoggio dell'imperatore e di molti vescovi.

In breve, il comitato che reggeva la Società di Maria approvò i progetti di Knoblecher, tra i quali c'era quello di fornire il Vicariato Apostolico dell'Africa Centrale, con sede a Khartoum, di un proprio battello col quale trasportare sul Nilo e sul Nilo Bianco persone e cose pertinenti alla missione.

Ritornato in Africa al Cairo, ufficialmente investito dell'incarico di Provicario, si appoggiò al console generale austriaco di Alessandria d'Egitto, la massima autorità dell'impero nel viceregno, e con l'aiuto suo e dell'interprete comperò una dahabiah, un battello singolare. Knoblecher racconta: «Tra i battelli che [...] mi furono offerti in vendita, non ne trovai, ad eccezione della dahabiah in ferro del (pascià) Heireldin, nemmeno uno che si adattasse per la nostra spedizione. Erano o troppo grandi o contrari allo scopo [...]. Io approfittai perciò della cortese offerta dell'Heireldin» e con l'aiuto di Labiels, primo interprete del console generale d'Austria, acquistò il battello a condizioni che ritenne molto favorevoli. «Il pascià si accontentò del rimborso delle spese fatte per la costruzione del battello, che ammontarono ad una somma di seimila fiorini». Il venditore ricevette subito 3000 fiorini; l'altra metà l'avrebbe ricevuta a breve dal console generale austriaco. Knoblecher aveva con sé la somma, ma la impiegò per adattare

⁽¹⁵⁾ I mezzi dovevano essere forniti dalla Congregazione de Propaganda Fide, ma gli avvenimenti politici degli anni 1848-1849, la fuga del papa Pio IX a Gaeta ecc., avevano impedito alla Congregazione di mantenere gli impegni.

il battello ai suoi bisogni (una delle tre stanze fu trasformata in cappella con un bel quadro della Madonna), per arredarlo, e per soddisfare i bisogni anche dell'equipaggio, che era costituito da 15 individui, oltre al fabbro di bordo per riparare eventuali danni subiti dal natante di ferro (Fig. 2).

Knoblecher acquistò anche una o quattro barche da trasporto merci (le fonti forniscono dati differenti). Il 15 ottobre 1851 al battello fu imposto il nome di *Stella Mattutina*; sul pennone furono issate le bandiere dell'impero austriaco, protettore della missione, e quella del Vicariato Apostolico che aveva «nello sfondo dei colori nazionali d'Austria una stella blu in mezzo ad un quadro bianco».

Sistemato il battello secondo i bisogni e i desideri del provicario, bisognava condurlo a Khartoum.

«Il 18 (ottobre 1851), scrive Knoblecher, era tutto pronto per la partenza; verso le 5 di sera incominciò a soffiare un favorevole vento da tramontana»: la *Stella Mattutina* si staccò dal molo di Bulaq e cominciò la navigazione, mentre i missionari e i laici al loro seguito cantavano l'*Ave Maris Stella*, subito dopo seguita dall'"inno popolare austriaco". Le barche erano partite una settimana prima col loro carico di merci ⁽¹⁶⁾.

La partenza del battello con lo scafo metallico dal porto di Bulaq, alla periferia del Cairo, avvenne con le migliori condizioni di vento che durarono due giorni. Il 20 ottobre il battello fece una breve sosta a Minieh, e verso sera riprese la navigazione. «Non avevamo fatto che un breve tratto quando il cielo si annuvolò ed una burrasca di sabbia si scaricò su noi. Nel medesimo tempo un violento uragano fece andare il battello da destra a sinistra, avanti e indietro, sì da vedere ogni momento l'albero maestro con la vela tesa spaccarsi. Grosse onde si spingevano contro il battello da tutte le parti sì che sembrava di venire inghiottiti da un momento all'altro [...]. Vani erano gli sforzi dei marinai per ammainare la vela, stando in cima all'albero maestro [...]. Presi il comando io stesso, precisa Knoblecher, mandando in aiuto tutti quelli che potevano; i miei bravi compagni imperterriti si mantennero al posto aiutando fino a quando furono arrotolate ambedue le vele. Così fu scongiurato il pericolo più grande, ma la burrasca continuava a far barcollare il battello; allora ingiunsi al pilota di

⁽¹⁶⁾ Lettera di Ignazio Knoblecher a persona non identificata, scritta a bordo della *Stella Mattutina*, Il Cairo, 20 ottobre 1851, in Archivio Missionari Comboniani, Roma, segnatura A/2/5. Il testo è stato tradotto dal tedesco da madre Johanna Weber, Pia Madre della Nigrizia. Il testo della relazione Knoblecher-Kociancic in tedesco mi è stato fornito, in fotocopia, dall'Archivio della Curia arcivescovile di Lubiana. La traduzione dattiloscritta mi è stata fornita da padre P. Prandina dell'Archivio Comboniano, Roma. Li ringrazio vivamente.

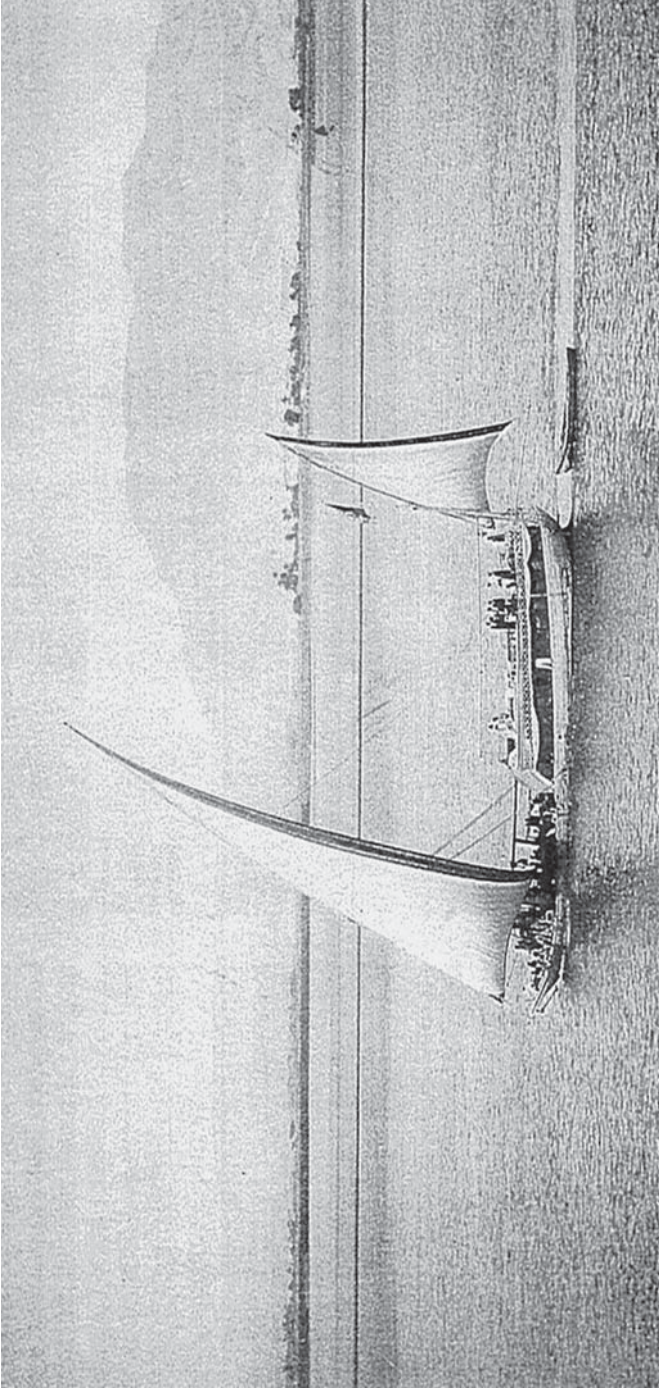


Fig. 2 - Una grande *dhabab* con due vele, con cabine per passeggeri e con la feluca di scorta, simile alla Stella Mattutina e al File.

ancorare la *Stella Mattutina* nel primo posto sicuro; ci ritirammo in cabina a ringraziare la Madonna».

Questa prima esperienza negativa fu seguita da un'altra tutt'altro che positiva, soprattutto per i marinai. Il vento favorevole si era cambiato in forti correnti contrarie sicché i marinai dovettero lottare per far avanzare il battello. Knoblecher non racconta se la ciurma usò i remi per far avanzare il battello o se lo tirò innanzi con le funi camminando sulla sponda del Nilo: nell'un caso come nell'altro lo sforzo fu notevole e i risultati furono modesti.

Il 22 ottobre raggiunsero (As)siut, capitale della provincia, dove c'era un convento francescano molto beneficato dall'imperatore d'Austria Ferdinando e dalla sua consorte ⁽¹⁷⁾.

Il viaggio proseguì con difficoltà. Knoblecher annota che ci furono parecchi altri temporali da sopportare finché il 31 ottobre, con vento leggero, si avvicinarono al territorio dell'antica Tebe.

Il due novembre con vento favorevole la *Stella Mattutina* arrivò alla cateratta di Assuan. «Ci avvicinammo all'isola Elefantina attraversando le prime scogliere di granito. Arrivati alla punta nord fummo salutati con salve di cannone senza sapere chi fossero gli amici che ci salutavano. Rispondemmo coi cannoni della *Stella Mattutina*: erano i nostri compagni che erano partiti con le barche una settimana prima di noi, che ci aspettavano da tre giorni coi bagagli sotto le tende, scrive Knoblecher. Avevano da raccontarci tante cose, avevano fatto buon viaggio e ricevuto buona accoglienza dappertutto» ⁽¹⁸⁾.

Il provicario e la *Stella Mattutina* erano arrivati davanti al primo ostacolo serio e pericoloso per loro. Knoblecher ricevette la visita del Mudir (governatore) del luogo, il quale, letto il firmano del vicerè dell'Egitto, promise tutto il suo aiuto. «Arrivò lo sceicco della cateratta, scrive Knoblecher, che cortesemente promise di far trasferire il battello al di là dell'ostacolo». Poiché le persone e soprattutto i bagagli da trasportare erano molti, il provicario divise il tutto in due parti: una la fece trasportare sopra la cateratta sui cammelli, l'altra restò sulla *Stella Mattutina*, che era passata sotto il comando dello sceicco, il quale si avvaleva dell'opera di 200 marinai-tiratori del luogo ⁽¹⁹⁾.

Il vento spirava favorevole sicché il battello superò il primo ostacolo senza difficoltà. La tensione tra i viaggiatori era altissima. «Tutti stanno

⁽¹⁷⁾ Queste notizie ed altre che seguono sono ricavate dalla *Relazione del Provicario Knoblecher sul viaggio con la Stella Mattutina dal Cairo a Khartoum, 1851*, tradotta e così intitolata da madre Johanna Weber, pp. 23-32.

⁽¹⁸⁾ KNOBLECHER 1852, p. 24.

⁽¹⁹⁾ Più avanti Knoblecher scriverà che, tramite l'intervento di uno sceriffo (Sheràf) in pensione, egli poté compensare lo sceicco e i suoi uomini con 60 fiorini invece della somma esorbitante che gli era stata chiesta, somma non indicata nella sua entità.

in attenta tensione al loro posto per vedere cosa succede [...]. Si sente da lontano il fragore cupo delle acque che s'infrangono contro le rocce [...]; si lotta contro le correnti nelle strette delle rocce e si esce felicemente tra le alte pareti rocciose».

Il battello ha superato il secondo ostacolo descritto genericamente, senza indicazione del canale e delle isole o scogli interessati, ma subito «un secondo bacino larghiforme si schiude alla nostra vista, anche qui controcorrenti impetuose, scogliere con le acque schiumanti all'interno, vortici» e sotto le acque si intravedono scogli pericolosi.

«La cosa si fa più seria, ci dicemmo, ma fortunatamente il vento favorevole continua ed aumenta quando passiamo lo stretto dell'uscita e continuiamo nel caos di vortici inevitabili, posti pericolosi e secche; ma, ahimè, ogni tanto il vento cessa quando siamo nella lotta fra le controcorrenti, dove il fondo si alza sensibilmente e le acque cadono dall'alto. Poco mancò che la corrente ci scagliasse su qualche scoglio o su qualche banco di sabbia»⁽²⁰⁾. Per superare quell'ostacolo in assenza di vento bisognava ricorrere alla forza dei marinai-tiratori assunti in loco.

Sono gettate le funi sulle sponde del canale sulle quali lo sceicco aveva mandato alquanti uomini, mentre otto di loro saltano in una barca e sette in un'altra per tirare avanti la *Stella Mattutina*. Lo sforzo è grande e i risultati sono pochi: per superare quell'ostacolo è necessaria la forza del vento. Lo sceicco e il provicario decidono di ancorare il battello in quel luogo per la notte, sperando che l'indomani il vento avrebbe risolto la loro difficoltà; ma il vento non soffiò per qualche giorno e soltanto l'otto novembre fu possibile riprendere le operazioni. Alle otto di quel giorno, scrive Knoblecher «un gran numero di uomini su barche e sulle rocce tirava, e il vento propizio ci aiutava a metterci in moto. Alle 10 eravamo davanti alla stretta del canale, dove occorrono centinaia e centinaia di braccia forti per trascinare il battello in quel passaggio largo quattro pertiche e lungo parecchie centinaia di piedi».

Quel canale mise a dura prova il personale locale (ma non tutto), i missionari e lo sceicco, che a forza di gridare ordini aveva perso la voce. «Un gran numero di persone fu posta su pareti e rocce per tirare, molti erano nell'acqua ai fianchi del battello per alzarlo dove si impigliava, ed i nostri marinai stavano sul battello con stanghe armate di ferro per impedire che le correnti impetuose lo scagliassero contro le rocce. Il frastuono dell'acqua, mescolato alle grida delle persone, ci assordava; i comandi non sempre si eseguono prontamente e come era necessario per mantenere in corsa la

⁽²⁰⁾ KNOBLECHER 1852, p. 24.

Stella Mattutina, che sovente si ferma, e quelli che dovevano metterla in moto stanno lì a guardare oziosi, come fa in generale questa gente, per risparmiare le forze».

Il risultato è prevedibile: il battello non si muove, alcuni tirano nella direzione giusta, altri tirano nella direzione opposta. Lo sciecco chiama a raccolta i 200, li sgrida, minaccia di non pagare il compenso, caccia via i lavativi. Il suo intervento cambia la situazione, ora tutti lavorano secondo i comandi, gli stessi missionari tirano le funi, e finalmente la *Stella Mattutina* si muove, avanza, e verso sera, fra gli spari dei cannoni e il giubilo di tutti, la cateratta è superata e i missionari raggiungono i loro confratelli a Scellal, dove erano arrivati sui cammelli.

Questa esperienza, dura in sé e lunga nel tempo, porta Knoblechter ad una considerazione finale: «In ogni altro paese, il Governo avrebbe sgomberato un passaggio di tanta importanza pel traffico, ma il Governo turco non fa niente, lo lascia forse per far guadagnare agli abitanti che ne abusano a spese del battello che deve passare». Il viaggio fu ripreso il 12 novembre, dopo avere preso a bordo quattro uomini pratici per il passaggio della cateratta di *Uadi - Halfa*.

Il 15 novembre la spedizione si fermò a Korosko, all'inizio della grande ansa del Nilo, e fu divisa in due gruppi: uno, con a capo Knoblechter, avrebbe attraversato il deserto di Nubia su cammelli fino a Berber, dove sarebbe salito su due barche a noleggio per arrivare a Khartoum. Il provicario prevedeva di arrivare a destinazione il 20 dicembre 1851, invece arrivò il 29 perché, scrive Knoblechter «Anche questi battelli egiziani erano mal diretti, si fermavano ad ogni piccola contrarietà». L'altro gruppo, con a capo don Johann Kociancic, avrebbe condotta la *Stella Mattutina* a Khartoum.

A questo punto termina la narrazione del viaggio sul Nilo fatta dal provicario e inizia quella di don Kociancic, sloveno.

La navigazione da Korosko alla cateratta di *Uadi - Halfa* si svolse con carenza di vento sicché fu necessario tirare il battello con le funi o spingerlo coi remi. Raggiunta la cateratta, due rais del luogo scongiurarono di tentare il superamento della stessa per carenza di acqua nei canali. Kociancic non era convinto; volle ispezionare la cateratta per rendersi conto di persona di quanto avevano detti i rais; noleggiò una barca con 13 uomini pensando di rientrare quella sera. L'ispezione della cateratta non fu completa. Kociancic sentì dire che qualche canale aveva acqua sufficiente al passaggio e volle tentare l'impresa. Non voleva perdere tempo.

Il nuovo capo della spedizione si mise d'accordo con l'autorità locale per avere chi avrebbe condotta la *Stella Mattutina* al di là della cateratta, ottenne 150 marinai-tiratori con la spesa di 500 piastre, la moneta del luogo. Il 29 novembre alle 10 cominciò l'impresa; dopo un'ora e mezza calò il

vento e i tiratori locali cominciarono a lamentarsi per la fatica. Superarono due ostacoli ed arrivati ad un terzo con acqua impetuosa, i tiratori non si impegnarono a sufficienza, lasciarono andare le funi, il battello finì contro una roccia e subì un'ammaccatura che il fabbro riuscì a riparare.

A questo punto intervenne il Mudir del luogo, che aveva letto il firmano del vicerè: adoperò la frusta contro i tiratori e il lavoro riprese. La qualità dei lavoratori migliorò di poco: il battello per una disattenzione dei tiratori rimase impigliato tra massi di granito; ci vollero tre ore per liberarlo, ed alla sera fu ancorato in un luogo pericoloso.

Nei giorni successivi si ripeterono gli stessi comportamenti: i tiratori litigavano tra di loro, il Mudir li frustò ancora, ma essi abbandonarono il battello e dissero che sarebbero tornati dopo 20 giorni; invece tornarono dopo nove giorni ⁽²¹⁾. Per consolarsi della lunga sosta e per ridurre le spese i missionari andarono a caccia di anatre selvatiche e di lepri che abbondavano. Il vento era cessato e l'acqua era bassa sicché non si poteva muovere il battello. Appena il vento cominciò a soffiare, Kociancic riprese contatto col Mudir e coi capi locali e finalmente il battello fu condotto fuori della cateratta.

Il giorno seguente si trovarono di fronte alle svolte pericolose di Tigudra, nelle quali si ruppero alcuni ferri nel fianco del battello, poi incapparono in una cascatella, quindi in un canale stretto nel quale il battello riuscì a manovrare con difficoltà a causa della sua lunghezza. Le esperienze successive dimostrarono quanto era prevedibile: la carenza d'acqua nei canali, le soste obbligate dovute a questo fenomeno, il comportamento di qualche capo locale e di una certa parte dei tiratori i quali, dopo il primo giorno di lavoro, si lamentavano del compenso pattuito e cercavano di avere un aumento; e intanto o lavoravano male o si astenevano dal lavoro. Kociancic manifesta tutta la sua amarezza per questi comportamenti che provocano ritardi nel viaggio. Egli presenta ai Mudir, e in generale ai capi locali, il firmano del vicerè, ma conclude: «non si ottiene niente dalle persone che ascoltano soltanto colui che usa la frusta» ⁽²²⁾. Qualche Mudir la usava, e i risultati, mai ottimi, si vedevano.

Pervenuti alla cateratta di Mogufel, si ripeté la solita scena: Kociancic si rivolge al Mudir per avere il personale – sceicco e tiratori – necessario, questi recluta tutti e li convince usando la frusta con risultati mediocri. In particolare il battello fu bloccato in un canale e rischiò di finire sugli scogli «fra le sghignazzate dei barabra. La feluca si slegò dal battello e dovette essere

⁽²¹⁾ La relazione di don Johann Kociancic, tradotta da madre Johanna Weber, occupa le pp. 27-31 del dattiloscritto. Le notizie sono ricavate dalle pp. 27-28.

⁽²²⁾ KOCIANCIC 1852, p. 29.

rincorsa a nuoto dai marinai, provocando risate ancora più grasse da coloro che godevano del nostro male». Poi il vento riprese a soffiare, il battello si rimise in viaggio ed arrivarono ad Ambukòl alla vigilia del Natale 1851.

Il passaggio di questa cateratta fu quasi rapido. Il capo del luogo fu molto autoritario coi tiratori del luogo, il vento soffiò nella direzione giusta, e non si perse tempo. Raggiunta la cateratta successiva, i missionari poterono fruire di un altro mudir autoritario e del vento. Ma appena furono vicini al limite della cateratta il vento si mutò in burrasca, «una pioggia di sabbia ci piovette addosso, un vortice ci involse, l'albero maestro scricchiolò, si ruppe e cadde fuori del battello adagiandosi sugli scogli vicini». I marinai furono costretti a raccogliere l'albero e la vela, rimisero a posto ogni cosa e in poco tempo col vento favorevole ripresero a navigare.

In presenza del vento Kociancic voleva navigare anche di notte perché il battello procedeva veloce e la fatica dei marinai era minima.

L'ultima difficoltà fu incontrata e superata presso la cateratta di Dòngola l'otto gennaio 1852 e nei giorni successivi. Kociancic, fatto esperto dalle esperienze vissute, aspettò che soffiasse il vento per entrare nella cateratta. Quando la *Stella Mattutina* era prossima all'uscita, il vento cessò e il natante finì in un banco di melma «dalla quale uscimmo a gran fatica». Ma non era finita perché poco dopo, per un errore del rais, il battello urtò contro uno scoglio e tutti gli utensili caddero nell'acqua. Sul passaggio delle cateratte di Abu - Hamed e di Scendi il Nostro non da notizie.

Nelle località nelle quali la *Stella Mattutina* sostò, accorsero in molti ad ammirare il battello di ferro, il primo che videro costruito non di legno come gli altri e – scrivono Knoblecher e Kociancic – tutti rimasero sorpresi che avesse superato le cateratte in un periodo nel quale il Nilo era in magra. Ad ogni modo il battello arrivò a Khartoum e per un decennio fu a disposizione del Vicariato Apostolico dell'Africa Centrale.

La *Stella Mattutina* era comoda, «ci si trovava come in casa: si poteva leggere, scrivere, studiare», scrive il provicario. La vita di bordo, quando il vento spingeva il battello, era organizzata con orari precisi: «Il tempo per la preghiera era indicato dal campanello, così i pasti, si era allegri. Il Daninger faceva delle belle suonate con la fisarmonica e si cantava assieme! Di notte ci davamo il cambio per stare di guardia un'ora ciascuno, chiamandoci al tempo prescritto con voce alta, così nessun ladro si avvicinò mai, e non avemmo nessuno di quegli incontri che di frequente hanno i battelli egiziani⁽²³⁾. Anche i marinai osservavano il regolamento, e i barabra si

⁽²³⁾ I quali di notte non avevano nessuno di guardia. Notiamo come la *Stella Mattutina* e le barche della spedizione non solo avevano la guardia, ma anche i cannoni per la difesa.

meravigliavano nel vedere tanta disciplina e nel medesimo tempo la serenità e concordia fraterna che regnava tra noi»⁽²⁴⁾.

Knoblecher non lo scrive, ma l'equipaggio dormiva sul ponte, senza cuscini, solo con una coperta, secondo l'usanza del luogo. Non si hanno notizie del dormitorio del rais, il capitano del battello, che era sempre una persona qualificata.

Il trasferimento della *Stella Mattutina* dal Cairo a Khartoum fu un'impresa difficile e rischiosa perché il Nilo era in magra, e i marinai-tiratori locali non erano esempi di buona volontà. Ne consegue che il racconto del provicario Knoblecher e del suo sottoposto Kociancic è soprattutto una serie di notizie negative, di difficoltà che minacciavano l'esistenza del battello, del quale tutti gli europei, missionari e laici, erano orgogliosi. La *Stella Mattutina* era il primo natante di ferro che solcasse le acque del Nilo ed attirava la curiosità di chi lo vedeva⁽²⁵⁾.

Difficoltà naturali esistevano per chiunque navigasse nel Nilo, ma, in caso del loro natante con lo scafo di ferro, queste erano state accentuate dalla volontà dei missionari di fare presto.

LE ESPERIENZE DELLA SECONDA SPEDIZIONE DI PRETI MAZZIANI IN AFRICA (1857). UN "QUASI NAUFRAGIO"

È arcinoto, e non occorre ripeterlo, come don Nicola Mazza avesse avuto la vocazione di recarsi in Africa come missionario, e come la vocazione alla missione sia stata sentita dal suo primo figlio spirituale don Luigi Dusi, da don Angelo Vinco e da altri⁽²⁶⁾. Don Mazza aveva preparato un suo piano per l'evangelizzazione dell'Africa nera, e nel 1853 spedì nel Sudan due suoi preti – Don Giovanni Beltrame e don Antonio Castegnaro – a sue spese, affinché individuassero una popolazione ed un luogo adatti ad aprire la missione. Castegnaro morì poco dopo l'arrivo a Khartoum, e Beltrame fece un lungo viaggio lungo il Nilo Azzurro per cercare il popolo e il luogo adatto alla missione secondo il programma di don Mazza. Non li trovò. Beltrame descrisse il viaggio e le sue esperienze in alcune lettere al Mazza e ai suoi familiari, e in un volume che non riuscì a stampare subito dopo la

⁽²⁴⁾ Il Danninger nominato nel testo si chiamava Jacob, era un laico aggregato alla missione e morì poco dopo, nel 1851.

⁽²⁵⁾ Comboni, nella lettera ai suoi genitori, del 18 gennaio 1858, pp. 61 - 63, scritta sulla *Stella Mattutina* a Khartoum, dichiarava: «Questa barca [...] è la più grande e la più forte che esista in Sudan». COMBONI 1991.

⁽²⁶⁾ CRESTANI 1920-1933; ALBRIGI 1945-1965; CONA 2006.

composizione e il suo rientro a Verona nel 1855. Lo pubblicò molti anni dopo, rivisto e accresciuto nel 1879.

Don Mazza, oltre a Beltrame, aveva quattro sacerdoti pronti a partire per l'Africa quello stesso anno, don Francesco Oliboni, don Angelo Melotto, don Alessandro Dal Bosco e don Daniele Comboni; c'era anche il laico Isidoro Zilli, fabbro, ma non aveva i mezzi per finanziare l'impresa sicché la partenza fu rimandata. Don Mazza aveva conosciuto il canonico Johannes Chrysostomus Mitterutzner, agostiniano del convento di Novacella, professore al Liceo di Bressanone. Questi era membro della Società di Maria fondata a Vienna nel 1850 da Knoblecher, come si è detto. Apprezzando l'iniziativa missionaria del Mazza, lo mise in contatto col comitato che gestiva la Società. Nei mesi di giugno e luglio 1857 Beltrame e Melotto furono ricevuti a Vienna dal vescovo Andreas Meschutar, presidente della Società, il quale apprezzò il progetto del Mazza e si impegnò a finanziarne la spedizione in Africa.

Rientrati a Verona Beltrame e Melotto, la spedizione fu completata rapidamente e il 10 settembre 1857 i sei si imbarcarono a Trieste su una nave che li portò ad Alessandria d'Egitto. Non seguì i movimenti dei sei mazziani dallo sbarco ad Alessandria all'imbarco su due barche a Bulaq, porto del Cairo, il 23 ottobre con partenza il giorno dopo (Fig. 3). Aggiungo che la descrizione del viaggio da Trieste a Khartoum fu compilata da Oliboni a nome dei sei partiti, in modo sbrigativo ⁽²⁷⁾.

Il Nostro scrive che durante il viaggio sul Nilo con le due barche che avevano noleggiato per portare persone e cose ad Assuan «nessun funesto accidente turbò questo tratto di via, e solo al passaggio d'una montagna che sta a cavaliere del fiume, per lo contrasto del vento avemmo alquanto a temere, ma non fu nulla» ⁽²⁸⁾. Per nostra fortuna Comboni e Dal Bosco sono stati meno avari di notizie.

Comboni in una lettera ai suoi genitori, dopo la chiusura, aggiungeva come N.B.: «Lasciava fuori la circostanza più critica del nostro viaggio. Il Nilo al Monte *Abu - Feda* trovasi fiancheggiato da due alte montagne che non gli lasciano altra uscita per lo spazio di tre miglia; questo passo è pericolosissimo, ed ogni poco succedono naufragi per la forza e l'irregolarità dei venti. Appena entrati colle nostre due barche in questo labirinto, un veementissimo vento squarciò la vela maggiore, ruppe in molti pezzi le sponde della barca, e i sei marinai della nostra piccola barca non sapeva-

⁽²⁷⁾ Su questo prete mazziano si veda FILIPPI 2012.

⁽²⁸⁾ OLIBONI E., *Ai confratelli, lettera collettiva dei missionari, Verona, Khartoum, gennaio 1858*, in FILIPPI 2012, pp. 63-72.



Fig. 3 - Due *dahabiah* navigano col vento in poppa sulle acque calme del Nilo. Questa immagine rassicurante ha sempre invogliato a navigare sul fiume più lungo del mondo. Si noti come abbiano una sola vela e non abbiano cabine per i passeggeri. Le due barche noleggiate dai preti mazziani appartenevano a questo tipo.

no più che fare, perché ad uno cadde sulla testa una trave, mentre le due barche si cozzavano assieme. In questo frangente d. Giovanni (*Beltrame*) ed io cavammo le scarpe ed i vestiti ad eccezione della camicia e pantaloni pronti per gettarci nel fiume zeppo in questo tratto di vortici. D. Francesco (*Oliboni*) si attaccò ad una trave; d. Alessandro ad un asse, e d. Angelo senza far né bene né male abbracciò il crocifisso: mentre dicevamo l'*Ave Maria* e ci apparecchiavamo a darci reciprocamente l'assoluzione, il vento ci gettò in un banco di sabbia e fummo salvi. Uscimmo a terra e cantammo *due allegre canzoni sacre* ed ora ci troviamo lieti a Siut, ove domattina speriamo di celebrare messa». Comboni conclude: «Da questo luogo sono passati altri, noi pure» (29).

Dal Bosco, da parte sua, dedica più spazio al “quasi naufragio” nel passaggio stretto di monte Abu - Fedà. «una sera dopo le 4 del pomeriggio, il vento era gagliardo e le onde del fiume venivano così accavallate e sconvolte che ne rimanemmo fortemente meravigliati [...]. La barca nondimeno andava dritta e le solcava maestosamente e con prestezza col favore del vento in poppa. Eravamo ancora lontani dalla famosa montagna [...] e il capo della barca mostrò piacere che si accelerasse perché diceva che non voleva essere colto dalla notte» in quella stretta fra due monti.

Il tempo peggiorava e il rais cominciò a preoccuparsi: mise i marinai ai loro posti, pronti ad ogni evenienza. Don Beltrame, che era passato due volte da quella stretta e la temeva, avvertì i confratelli che erano vicini ad un luogo pericoloso. Ognuno di loro fu preso da una forte preoccupazione e cercò di procurarsi un pezzo di legno col quale sorreggersi in caso di naufragio. «Dunque ci siamo; la malaugurata montagna sbuffava non altrimenti che le caverne di Eolo, la barca piega, or da questa parte or da quella, il tratto da passarsi è assai lungo, lungo pure è il pericolo e grande il timore».

L'unico a bordo che non dimostrasse timore era Comboni. Dal Bosco dichiara: «io seduto in mezzo alla barca vicino alla prora, aveva in mano il mio legno, ed era in volto bianco e sbattuto come l'uomo che ha vicino la morte».

Il vento si fa più forte, la barca piega a destra ed imbarca acqua, il rais non riesce a governare la vela che, strappata, deve essere sostituita; le funi si intricano e la barca corre il pericolo di affondare. Il rais e la ciurma non sanno che fare, tanto è grave la situazione. Dal Bosco conferma quanto scrisse Comboni che i missionari si trovarono sbattuti a terra e aggiunge che anche la seconda barca, sulla quale viaggiava Zilli, finì tra le sabbie, ma l'una e l'altra furono salvate dal naufragio. Dal Bosco conclude: «sul far della

(29) COMBONI 1991, p. 47.

notte ci salutammo gli uni e gli altri dalle nostre barche, Dio ringraziando che ci aveva scampato»⁽³⁰⁾.

Abbiamo letto quanto stessero bene i missionari austro – sloveni sulla *Stella Mattutina*, di quali comodità godessero, tralasciando le difficoltà dovute agli elementi naturali e a determinate caratteristiche dei barabra. Sulle condizioni di vita dei preti mazziani sulle barche, Comboni ci dà notizie interessanti. Innanzitutto gli uomini non eran gli unici esseri viventi sulle barche: c'erano pulci, pidocchi, sorci, cimici e «mosche pungentissime, le quali e i quali ci fanno allegra e talvolta triste compagnia»⁽³¹⁾.

Quanto al letto, alla protezione dal sole, dal vento ecc. lo stesso missionario precisava giorni dopo: «fin dal giorno della nostra partenza da Cairo noi dormimmo sempre o sopra un pezzo di asse in barca (il ponte, ovviamente) o sotto una piccola tenda su d'una fragile stuoia, sempre esposti al ludibrio dei venti, della polvere, delle mosche che sono innumerevoli e seccanti sì che paiono le pronipoti di quelle che ai tempi di Faraone costituivano una piaga di Egitto, mangiamo sempre pane *fresco* comperato in Cairo, il quale ci durerà ancor più mesi, e sosteniamo non pochi altri disagi propri dei lunghi e difficili viaggi»⁽³²⁾.

Nella lettera precedente Comboni aveva scritto: «a mattina all'alba ci leviamo; non già da letto, che il nostro letto consiste nel mettersi sotto alla testa un fardello di robe da lavarsi o un vestito e coricarsi sopra le asse della barca! [...] ogni mattina ci leviamo colle coste come peste dal bastone. D. Giovanni⁽³³⁾ pensò di munirci di un cuscino per coricare il capo, affine di sottoporre alla vita quello che prima si sottoponeva alla testa; ed ecco infatti, che arrivati a Minieh città commerciale, a' 28 (ottobre) comprammo della tela, giunti in barca ci siamo tutti cinque tagliati fuori la nostra parte di tela, e ci siamo fatti un cuscino. Ho lavorato mezzo giorno a cucire ed oh le risa che facemmo. Dicevamo a D. Checco (Oliboni) che era professore al Liceo di Verona: se vi vedessero i vostri scolari a far da sartore!»⁽³⁴⁾.

Comboni scriveva con molto piacere ai genitori e agli amici, ma sulla barca non gli era facile. «Scusate se non vi posso dir tutto quel che passo, che veggo etc. A scrivere è un'impresa qui sulla barca che vacilla; e se vedete

⁽³⁰⁾ DAL BOSCO A., Lettera a don Donato Brighenti, Verona, da Khartoum il 7 marzo 1858, in *Archivio dei Comboniani*, Roma, A/4/6.4.5. Su Dal Bosco si veda PRETTO 2008, e sull'argomento si veda il par. Un "quasi naufragio" sul Nilo, pp. 27-33 nel quale riporta ampi brani della lettera.

⁽³¹⁾ COMBONI 1991, p. 45.

⁽³²⁾ *Ivi*, p. 48-49.

⁽³³⁾ Don Giovanni Beltrame era il presidente della spedizione e verosimilmente anche il cassiere.

⁽³⁴⁾ COMBONI 1991, pp. 45-46.

tristo carattere, rammentatevi che non vi sono più i tavolini di S. Carlo, o Limone; si tratta di scrivere o sulla valigia, o sul ginocchio, o sdraiato per terra, e poi a scrivervi tutto ci vorrebbe un libro ogni volta. Ora specialmente che siamo per entrare nel porto di Siut, le onde sono fortissime» (35).

Non occorrono esami sottili per riconoscere le notevoli differenze tra le condizioni di vita sul battello con cabine di Knoblecher e sulla barca senza cabine dei preti veronesi. Le ragioni erano diverse: il provicario aveva ricevuto molti fiorini ed era portato a largheggiare; i preti mazziani avevano pochi mezzi ed erano abituati alla parsimonia.

Confrontando le due realtà e il carattere dei due capi delle spedizioni si comprende come Beltrame sia stato critico sul comportamento di Knoblecher, sulle spese fatte, sui regali ai Neri delle stazioni missionarie ecc. (36).

L'ESPERIENZA DI AMELIA B. EDWARDS

La terza ed ultima esperienza di navigazione sul Nilo che intendo esaminare riguarda una signora inglese, Amelia B. Edwards (Londra 1831-1892), la quale «senza programmi precisi, senza abbigliamento adatto e senza nessun tipo di esperienza in Oriente» capitò al Cairo il 29 novembre 1873 «in cerca di bel tempo» con la sua amica ed una cameriera. Quel giorno iniziò per lei un'esperienza veramente nuova e imprevedibile, date le differenze tra le sue abitudini e quelle del mondo egiziano nel quale si trovò immersa.

Le venne l'idea di affittare una *dahabiah* e di fare un viaggio di quattro mesi sul Nilo. Ma quale battello affittare? Nel porto di Bulloq c'erano battelli di tutte le dimensioni. Lei si soffermò su quelli delle maggiori dimensioni e comodità: con sei, otto o dieci cabine, con uno o due saloni, con prezzi più o meno alti. Le pagine che raccontano la sua esperienza per noleggiare il battello sono molto interessanti non solo per il confronto-scontro tra le due mentalità e abitudini, ma anche per un fatto forse imprevedibile, almeno da lei: «I prezzi cambiano tutti i giorni a seconda della situazione di mercato, regolato dagli arrivi negli alberghi più importanti» (37).

Dopo lunghe trattative la Edwards affittò un battello, il *File*, lungo 100 piedi (m 30,48), largo al massimo 20 piedi (m 6,96), con ponte superiore e inferiore, con equipaggio di 12 uomini oltre al rais e al timoniere, l'in-

(35) *Ivi*, p. 46.

(36) BELTRAME G., *Lettere segrete a don Mazza*, da Khartoum, 20 aprile 1859, pubblicate da SPAGNOLO 1910, pp. 149-172.

(37) EDWARDS 2006, pp. 24-28.

terprete, il cuoco con l'assistente, e due camerieri per i viaggiatori. I pasti per l'equipaggio venivano preparati da un ragazzo.

Oltre alle tre donne, più avanti sarebbero salite sul battello altre tre persone, due uomini e una donna, inglesi anch'essi. Le loro cabine occupavano più di metà della lunghezza del battello; lo spazio riservato all'equipaggio e al personale di servizio consisteva nella possibilità «di infilarsi nella stiva tra i bagagli e gli scatoloni. Ma questo non lo fecero mai. Di notte semplicemente si avvolgevano, testa compresa, in grezze coperte marroni, e giacevano sparsi sul ponte inferiore come cani» ⁽³⁸⁾.

Il viaggio sul Nilo cominciò il 13 dicembre 1873 in modo favorevole perché il vento soffiava da tramontana e il *File* prese il largo velocemente. Le tre passeggere furono molto sorprese quando a Beni Suef il tempo cambiò e la zona fu colpita da una tempesta di sabbia. Loro tre la videro dai finestrini delle loro camere, non la sentirono negli occhi e sulla pelle. Passata la tempesta la navigazione riprese e loro tre poterono visitare i resti dell'antico Egitto, disseminati lungo il Nilo, e i mercati locali, mentre il rais correva ad acquistare pane di giornata e generi alimentari freschi. Per recuperare il tempo perduto per il maltempo e per il vento contrario, quando era possibile, navigavano anche di notte.

La Edwards è prodiga di notizie sulle località visitate, sulle attenzioni delle guardie del corpo durante le visite alle località, ma a noi interessano soprattutto i momenti più significativi della navigazione e lei ci accontenta. Alla cateratta di Assuan dedica ben sei pagine, cominciando col dire che essa è «una successione di rapide che si estendono per due terzi della distanza tra Elefantina e File [...] Il Nilo punteggiato da innumerevoli isolette e diviso in innumerevoli canali spumeggia al di sopra di rocce sommerse, creando mulinelli tra massi consumati dall'acqua, qui basso, lì profondo, ora si attarda, ora si precipita, qui riposa nella cavità scanalata di una minuscola duna, lì rotea sopra il vortice di un gorgo nascosto» ⁽³⁹⁾.

Quando il Nilo è in piena, quando tutti gli spuntoni della cateratta sono sommersi, allora è facile risalire col battello. Ma quando il fiume è in magra, almeno per cinque mesi all'anno, per superare la cateratta bisogna assolutamente ricorrere allo sceicco e ai barabra locali, detti shellali, in generale gruppi di 200 uomini marinai-tiratori. Benché fosse spinto dal vento di tramontana, il *File* ebbe bisogno del tiro con le funi di molti uomini posti sul battello e sugli scogli-isolette. Superato il primo canale della cateratta, gli uomini si riposarono per circa un'ora.

⁽³⁸⁾ *Ivi*, p. 43.

⁽³⁹⁾ *Ivi*, p. 125.

Durante il tentativo di passare il secondo canale, una fune si ruppe e il battello urtò con una fiancata contro la roccia, ma non si ruppe. Ma il peggio doveva ancora venire e consistette nello sciopero dello sceicco e dei tiratori perché “il fato era contrario”. Ci sono giorni fortunati e giorni sfortunati, disse lo sceicco. Dopo tre giorni di attesa lo sceicco tornò coi suoi uomini; lavorarono tutto il giorno fino a sera per condurre il battello sopra la cateratta in acque tranquille. Questa fu l'unica cateratta che il battello superò.

Il viaggio continuò fino alla seconda cateratta di *Uadi - Halfa*. La Edwards la osservò dalla modesta altura detta Rupe di Abusir, e la descrisse in modo poetico, ma concluse col dire che essa «non è altro che una versione ampliata ed arida della cateratta» di Assuan ⁽⁴⁰⁾.

Come si vede, il viaggio di risalita del battello è povero di avvenimenti, specie se messo a confronto con le esperienze della *Stella Mattutina*; però è ricco di interesse il viaggio di ritorno, al quale la Edwards ha dedicato il dovuto interesse.

Prima di iniziare il viaggio i marinai smontano l'albero maestro e la grande vela latina, che sarebbero stati di ostacolo, avendo il vento di tramontana contrario. Questo non fu l'unico cambiamento operato sul battello. «Il ponte inferiore era ridotto ad una serie di aperture spalancate, visto che un'asse ogni due era stata rimossa per creare dei sedili e delle postazioni in piedi per i rematori. Così smantellata, la *dahabiyah* era in effetti divenuta una galea. I remi erano adesso la sua forza motrice e un equipaggio di rematori regolari (avendo sempre la corrente a favore) poteva fare trenta miglia al giorno. Tuttavia quando un po' di brezza soffiava da sud, la piccola vela e la corrente erano sufficienti per far avanzare la barca e dunque gli uomini conservavano la loro forza per remare di notte quando il vento calava. A volte, quando c'era calma piatta e i rematori avevano bisogno di riposo, la *dahabiyah* veniva lasciata a se stessa, e galleggiava portata dalla corrente – ora volteggiando comicamente nel mezzo del fiume, ora andando alla deriva [...], ora avvicinandosi timidamente all'argine orientale, ora cambiando idea e muovendosi con incertezza verso ovest, in generale facendo una media tra un miglio e mezzo e due miglia all'ora e dando un penoso spettacolo di stupidità senza speranza. In altri momenti invece il vento contrario soffiava così forte che né i remi né la corrente potevano contrastarlo; in questi casi non vi era nulla da fare se non mettersi sotto l'argine e aspettare tempi migliori.

Questo – proseguì la Edwards – fu proprio quello che ci successe al ritorno ad Abu Simbel. Superate con difficoltà le prime venticinque miglia,

⁽⁴⁰⁾ *Ivi*, pp. 162-164.

arrivammo ad un punto morto a metà strada tra *Faras* e *Gebel esh - Sams*. Portata in avanti dalla corrente, spinta indietro dal vento, sbatacchiata dalle onde e urtata incessantemente dalla nostra feluca, la nostra sfortunata *File*, dopo aver oscillato per ore nello spazio di un miglio, fu condotta infine in un cantuccio riparato e lì lasciata in pace finché il vento fosse cambiato o calato»⁽⁴¹⁾.

Un altro ostacolo alla navigazione erano i banchi di sabbia. Ad un certo punto del viaggio, i viaggiatori inglesi si trovavano a poca distanza da un gruppo di tumuli, dall'altra parte del Nilo, e volevano esplorarli. Montano sulla feluca con quattro rematori per soddisfare il loro desiderio prima del tramonto del sole, ma «non avevamo fatto i conti con una serie di banchi sabbiosi che ci sbarravano il passo. In alternativa saremmo dovuti risalire per almeno due miglia verso nord e fare il giro del canale navigabile dall'altro lato. Ovviamente provammo la via più breve, ma dopo esserci arenati tre o quattro volte rinunciammo, alzammo la nostra piccola vela e filammo verso casa veloci quanto poteva portarci il vento»⁽⁴²⁾.

Un argomento nuovo e interessante, propostoci dalla Edwards, è il passaggio della cateratta di Assuan dall'alto al basso. Osserviamo innanzitutto la durata dell'operazione: mezz'ora. Il passaggio fu diretto dallo sceicco della cateratta ed eseguito da cinquanta suoi shellali. Preso in consegna il battello, lo sceicco ordinò che esso fosse immesso nel canale «Grande porta di ponente», che rumoreggiava come una cascata tra rocce e mulinelli d'acqua.

Lo sceicco mise sei uomini al timone del *File* e gli altri ai remi, due per remo per aumentare la velocità; dopo di che diede ordine ai timonieri di mettere il battello nel canale lungo e stretto. Ai viaggiatori inglesi sembrava impossibile che il battello fosse condotto senza danni alla fine della cateratta, dato il poco spazio nel quale avrebbe navigato e la forte pendenza con qualche salto dell'acqua. Ad un ordine dello sceicco i rematori ritirarono i remi perché non c'era più bisogno di aumentar la velocità del battello, e perché si sarebbero rotti contro le pareti del canale.

In quei frangenti lo sceicco rimase immobile con un braccio alzato, pronto a dare un ordine. «Il motivo era che alla fine del canale c'era una brusca curva verso destra, netta come un angolo di strada in una stretta arteria londinese». I viaggiatori si chiedevano se il *File* avrebbe superato gli ostacoli senza danni. La tensione, specifica la Edwards, era alta anche fra gli shellali: tutti aspettavano l'ordine del capo.

«All'improvviso il braccio alzato venne agitato – lo sceicco tuonò “*daf-fet!*” (timone!) – gli uomini, sicuri e veloci, virarono – e la barca, rispondendo

⁽⁴¹⁾ *Ivi*, pp. 165-166.

⁽⁴²⁾ *Ivi*, p. 167.

splendidamente al comando, iniziò a girare prima che fossimo fuori dalle rocce; poi, sfrecciando intorno all'ostacolo esattamente al momento giusto, venne fuori sana e salva, con un solo remo rotto!»⁽⁴³⁾.

PER CONCLUDERE

Le tre esperienze maturate dai navigatori del Nilo verso la metà dell'Ottocento, scelte tra le molte disponibili, hanno molti particolari in comune e altrettante differenze. I punti in comune riguardano gli ostacoli frapposti dalla natura.

Il Nilo sviluppa il suo lungo corso da sud a nord. Nelle carte geografiche a piccola scala il suo letto, al di là della grande ansa fra Abu Hamed e Korosko, è ricco di piccole anse, di isole, di banchi di sabbia e di melma che ostacolano la navigazione. Qualche esempio di tali ostacoli è stato dato. Agli ostacoli naturali citati occorre aggiungere il regime del fiume: in via molto generale esso è ricco di acqua per sette mesi all'anno e povero per cinque mesi. Gli ostacoli naturali predetti diventano più importanti e dannosi quando il fiume è in magra, perciò nella scelta del periodo dell'anno nel quale navigare era doveroso, se non necessario, considerare questo fattore, tanto più se si doveva superare le cateratte in salita. Le esperienze maturate dalla *Stella Mattutina* sulle cateratte sono molto significative.

Le anse del Nilo, grandi e piccole, non permettevano di sfruttare il vento di tramontana nella risalita del fiume. Gli esempi addotti sono molto significativi. Quel vento forte e generalmente benefico per chi dal Mediterraneo si addentrava nel continente africano, poteva diventare un ostacolo per i natanti e per i passeggeri, e procurava una fatica supplementare per gli equipaggi delle barche e dei battelli, che dovevano spingere il natante coi remi o tirarlo con le funi. E nei casi estremi obbligava ad ancorare il natante in un luogo riparato per evitare fatiche inutili all'equipaggio e danni alle cose.

Accanto al vento di tramontana e ai suoi eccessi dobbiamo ricordare le tempeste di sabbia non meno dannose delle altre tempeste. Gli equipaggi e i viaggiatori su barche, come i preti mazziani nel viaggio dell'anno 1857, ebbero modo di valutare sulla loro pelle le conseguenze di quelle tempeste. Non altrettanto accadde ai viaggiatori della *Stella Mattutina* e del *File*, che osservarono il fenomeno al sicuro nelle loro stanze.

Per finire sull'argomento dei venti, ricordiamo il "quasi naufragio" dei preti mazziani durante l'attraversamento della "chiusa" di Abu Feda che, a

⁽⁴³⁾ *Ivi*, pp. 191-193.

quanto scrissero, aveva procurato più paura che danni. Non sappiamo se i battelli fossero soggetti al rischio quanto le barche.

Ad ogni modo l'ostacolo maggiore alla navigazione sul Nilo, specie per chi voleva risalire la corrente fino a Khartoum, erano le cateratte. Minore era l'ostacolo durante la discesa, come abbiamo letto. Dalla non abbondante bibliografia sulle cateratte che ho citato, specie dalla differente catalogazione dei fenomeni del genere, non è possibile farsi un'idea di questi particolari tratti del letto del Nilo. La mappa di A. Dittmar sulla cateratta di Assuan, pubblicata da padre Vicentini, al contrario, da un'idea precisa della geomorfologia del luogo e dei problemi che essa presentava ai natanti.

Le disavventure incontrate dalla spedizione austro-slovena per condurre la *Stella Mattutina* dal Cairo a Khartoum sono singolari per le difficoltà frapposte dagli ostacoli naturali – cateratte, acque in magra, vento incostante – e dal comportamento dei marinai-tiratori delle località vicine alle cascate e dagli sceicchi loro capi. L'uso della frusta da parte dei mudir, in rapporto al firmano del vicerè dell'Egitto ottenuto dai diplomatici austriaci a beneficio dei missionari, sudditi dell'impero, è stato un mezzo efficace per togliere la *Stella Mattutina* dai guai più pericolosi e per non farle perdere altro tempo.

Non sono in grado di dire se il compenso dato agli sceicchi e ai barabra per il loro lavoro alle cateratte fosse congruo, certo è che essi a volte furono poco operosi, altre volte dannosi, e che l'uso della frusta, mezzo discutibile, fu efficace e tolse don Kociancic da altri guai.

Le motivazioni addotte dagli sceicchi e dai marinai-tiratori locali per astenersi dal lavoro sono almeno discutibili. Essi accettarono preventivamente un compenso, e nel momento delle difficoltà prevedibili, abbandonarono il battello alla loro sorte.

Ben diverso fu il comportamento degli equipaggi sulle barche e sui battelli. Non abbiamo notizie sulle loro paghe, ne abbiamo invece sulla pesantezza del loro lavoro, sulla semplicità dei loro alimenti: un ragazzo era il loro cuoco sulla *File*, sul loro riposo notturno coricati sui ponti di legno, avvolti in una coperta.

Le condizioni di vita dei viaggiatori sui battelli e sulle barche meritano una riflessione. I preti mazziani “godono” della compagnia di pulci, pidocchi, mosche, hanno un debole riparo dal sole, e devono confezionarsi ciascuno un cuscino da mettere sotto la testa durante il riposo notturno sulle tavole del ponte della barca.

I viaggiatori della *Stella Mattutina* e del *File* hanno camere comode e pulite nelle quali potevano riposare, leggere e scrivere. Ricordiamo come Comboni scriveva le sue lettere, e capiremo le grandi differenze delle condizioni di vita durante la navigazione di un gruppo e dell'altro.

Confrontiamo poi la qualità dei cibi serviti a bordo. Il rais del *File*, appena il battello aveva attraccato in un porto, correva nei negozi – voleva arrivare prima di altri per essere servito meglio – per comperare pane fresco, carne, pesce, frutta e verdura. Il cuoco dello stesso battello è lodato dalla Edwards per la sua bravura. I preti mazziani non avevano il cuoco: avevano comperato il pane *fresco* al Cairo e se ne sarebbero cibati fino all'arrivo a Khartoum.

BIBLIOGRAFIA

- ALBRIGI P., 1965 - *Don Nicola Mazza. Breve biografia*, Verona.
- ALMAGIÀ R., 1957-1958 - *Il contributo degli Italiani alla esplorazione del bacino del Nilo (nel centenario della scoperta delle sorgenti)*, "L'Universo", 37, pp. 975-998; 38, pp. 1-20, 169-184.
- BELTRAME G., 1879 - *Il Sennaar e lo Sciangallah*, Verona-Padova.
- BELTRAME G., 2010 - *Memorie di un viaggio sul fiume Azzurro nei Sciangallah. Il manoscritto del 1857*, a cura di D. Romani, Verona.
- BELTRAME G., COMBONI D. & MELOTTO A., 2007 - *Cenni storici sulla Missione Africana secondo il Piano formatone da D. Nicola Mazza Sac. Ver. dal suo Principio fino ad Aprile dell'a. 1859*, Verona.
- BERTI Gp., 1988 - *Un naturalista dall'ancien régime alla restaurazione. G.B. Brocchi (1772 - 1826)*, Bassano del Grappa.
- BROCCHI G.B., 1841-1843, *Giornale delle osservazioni fatte ne' viaggi in Egitto, nella Siria e nella Nubia*, vol. V, pp. 7-49.
- BRUN ROLLET A., 1855 - *Le Nil Blanc et le Soudan*, Paris.
- COMBONI D., 1991 - *Gli scritti*, Bologna.
- CONA R., 2006 - *Nicola Mazza. Un prete per la Chiesa e la Società*, Verona.
- CRESTANI E., 1933 - *Vita del servo di Dio don Nicola Mazza fondatore di pii istituti*, Verona.
- CRESTANI E., 1941 - *Don Angelo Vinco missionario esploratore*, Verona.
- EDWARDS A.B., 2006 - *Mille miglia sul Nilo*, Milano.
- FILIPPI E., 2009 - *Le lettere di don Angelo Vinco*, "Cimbri/Tzimbar", 21, pp. 25-59.
- FILIPPI E., 2012 - *Don Francesco Oliboni. Un asceta in missione. Lettere dall'Africa (1857 - 1858)*, Verona.
- FILIPPI E., 2012 - *Ai confratelli, lettera collettiva dei missionari (mazziani)*, Khartoum, gennaio 1858, Verona, pp. 63-72.
- KNOBLECHER I. & KOCIANCIC J., 1852-1853, *Herrn Knoblecher's Bericht an das Central-Comite des Marien - Vereines*, "Jahresberichte des Marienvereines", 1, pp. 12-39; 2, pp. 13-20.
- MARMOCCHI F.C., 1840 - *Corso di geografia universale*, vol. III, Firenze, Bettelli e C.
- MORANDINI G., 1945 - *La rete idrografica e il regime del Nilo secondo recenti studi*, "Bollettino della Società Geografica Italiana", 79, pp. 85-100.

- PRETTO L., 2008 - *Don Alessandro Dal Bosco. Un profilo nell'ombra. Lettere inedite del missionario (1857-1862)*, Verona.
- ROMANATO G., 1998 - *Daniele Comboni (1831-1881). L'Africa degli esploratori e dei missionari*, Milano.
- ROMANI D., 2015 - *Don Mazza dall'agiografia alla storia. L'evoluzione delle biografie in oltre un secolo*, "Note Mazziane", 50, pp. 171-174.
- SCHMID E., 1987 - *Alle sorgenti della missione dell'Africa Centrale (1846-1862)*, Verona.
- SPAGNOLO A., 1910 - *Di don Nicola Mazza e della I^a Missione Italiana nell'Africa Centrale*, Verona.
- TADINA I., 1991 - *Ignazio Knoblechar (1819-1858) "grande pioniere della civiltà cristiana... e insigne apostolo dei Neri"*, Roma.
- VANTINI G., 2005 - *La missione nel cuore. I comboniani in Sudan nel ventesimo secolo*, Bologna.
- VICENTINI D., 1884 - *La prima cateratta del Nilo*, "La Nigrizia", 2, pp. 129-140.